

	Reactie (volledig)	Reactie MLG	Actie
	1e reactieronde op eindraportage		
1	Inleiding [Aanleiding, doel en kaders], bladzijde 3. Hier staat: “De realisatie van een nieuw schoolgebouw heeft effect op de directe en indirecte omgeving” en “Vanuit de omgeving bestaan zorgen over de komst van het kindcentrum”. De buurt wil graag benadrukken dat dit effect en de zorgen als zijnde groot worden ervaren, wat leidt tot eveneens grote bezwaren. Daarnaast wordt bij ‘doelstelling en kaders’ gesproken over ‘duurzame mobiliteit’. Dit zien de buurtbewoners als reden tot zorg. Het stimuleren van fietsgebruik en verplaatsing als voetganger is een punt op zich en is nu als één van de uitgangspunten voor het onderzoek gebruikt. Er wordt uitgegaan van een situatie die nu (nog) niet bestaat en waar (nog) geen plannen voor zijn. Reeds in eerdere stukken en besprekingen is op dit punt dan ook aangegeven, vanuit zowel de gemeente als de buurtbewoners, dat gedrag van mensen niet zomaar verandert. Tot slot dient vanuit de buurt benadrukt te worden dat hoewel een aantal bewoners hebben deelgenomen aan de ‘stuurgroep Verkeer’, de buurt nog steeds de bouw van het kindcentrum niet steunt.	1.1 De aanleiding van het onderzoek voor MLG was de zorgen over de aantallen en de verkeerstoename. 1.2 Duurzame mobiliteit wordt beschreven als een van de aspecten dat binnen de opdracht inzichtelijk is gemaakt. Het klopt dat duurzame mobiliteit binnen Dronten nog minder tot zijn recht komt (aan de orde is) dan elders in Nederland. In het onderzoek benadrukt MLG dat het belangrijk is om vanuit een duurzame gedachte goed duurzame mobiliteit te stimuleren en prioriteren. Duurzame mobiliteit is geen vertrekpunt in het onderzoek, maar wordt wel als kans gezien. 1.3 In de inleiding wordt puur gesproken over de opzet en het proces van het onderzoek. Als bewoners hebben jullie deelgenomen aan de stuurgroep en zijn akkoord gegaan met de aspecten waarbinnen het onderzoek is uitgezet. Het reactiedocument is de plek waarbinnen de mening over de verschillende onderdelen gedeelt kan worden.	Reactie 1.1 leidt tot nuancering van het aspect duurzame mobiliteit
2	Huidige situatie locatie; ‘Aan Boord’, bladzijde 4. In de situatiebeschrijving wordt de sportzaal nabij Aan Boord niet vermeld.	2.1 De sportzaal is inderdaad niet vermeld, dit wordt aangepast in het document	Reactie 2 leidt tot toevoeging vermelding sportzaal in de situatiebeschrijving blz. 4
3	Verkeersgeneratie en -verdeling, bladzijde 9. In de tabellen staat dat er vier taxibusjes/ritten per haal- en brengmoment zijn bij de Driemaster. Tijdens de schouw zijn echter circa tien taxi(bussen) geteld. Daarnaast zijn bij een recente telling (op 27-09-2024) door één van de buurtbewoners zeven taxi(bussen) waargenomen. De vraag bestaat waar dit verschil vandaan komt. Daarnaast bestaat de vraag of er in het onderzoek ook nagedacht is over een parkeer ruimte voor de taxibussen, het lijkt alsof hier geen rekening mee is gehouden.	3.1 In de tabel staat het aantal leerlingen beschreven dat gebruik maakt van een taxibusje. Hierbij wordt rekening gehouden met het gebruik van 2 busjes waarin 7 leerlingen kunnen. Totaal betekent dit 4 ritten (2x halen en 2x brengen). Het is mogelijk dat het aantal leerlingen dat gebruik maakt van de busjes in aparte taxi's wordt opgehaald. Overigens wordt vanuit de parkeernormen rekening gehouden met ook taxibusjes. 3.2 De taxibussen kunnen gebruik maken van de parkeervoorzieningen dicht bij de entree. In de nadere uitwerking kunnen deze parkeerplaatsen worden gereserveerd, en waar nodig op grote aangepast.	geen

4	Kortom: de buurtbewoners verwachten dat in het onderzoeksrapport de verkeersintensiteit te laag wordt ingeschat en in de praktijk dermate hoog zal zijn, dat dit tot onmogelijke situaties aan de Lijzijde en omliggende straten zal leiden.	4.1 Er heeft een nadere uitleg plaatsgevonden met één van de stuurgroep Verkeers -leden. Deze uitleg is nu vertaald, aangepast en met nieuwe cijfers opgenomen in de rapportage	Cijfers, aantallen en uitleg zijn aangepast en opgenomen in de rapportage
5	Conclusie Verkeerskundige component (1/2), bladzijde 11. Hoewel er geen directe correlatie is gevonden tussen het weer en autogebruik rondom de locatie Aan Boord, bestaat in de buurt nog steeds het beeld dat de verkeersintensiteit toeneemt op dagen met slecht weer. Bij slecht weer worden door buurtbewoners circa 50 auto's per haal-/brengmoment geteld, staat de straat vol, zijn alle parkeerplekken bezet en is de doorstroming zeer beperkt, met gevaarlijke situaties als gevolg. De buurt wil dan ook één of meerdere nieuwe schouw(en) voorstellen bij slecht weer, om dit inzichtelijk te maken. Naast bovenstaande ontvangt de buurt graag opheldering over eerdere berichtgeving in lokale media over het verbreden van de brug bij De Oeverloper. Het zou hierbij gaan over een fietsbrug, wat van invloed zal zijn op de verkeerssituatie/-stroom rondom locatie Aan Boord.	5.1 Er blijkt met de bestaande info geen correlatie tussen het weer en het autogebruik te kunnen worden aangetoond, de weeromstandigheden aangeleverd door de bewoners laten geen verband zijn met de aantallen. Voor het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt er een inschatting gemaakt van het gemiddeld gebruik. Het is mogelijk dat daar pieken in zitten bij slechter weer, en dalingen zitten bij goed weer. Ook voor bijvoorbeeld woningen wordt er gebruik gemaakt van een gemiddeld aantal auto's per huishouden. Het ene huishouden heeft geen auto's en een ander huishouden heeft er 4. Er wordt geen nieuwe schouw uitgevoerd. 5.2 Berichtgeving van de Oeverloper wordt door de gemeente beantwoord, is geen onderdeel van het adviesrapport.	geen
6	Conclusie Verkeerskundige component (1/2), bladzijde 12. Op deze pagina staat: "Op de Lijzijde komen de aantallen vanuit de verschillende richtingen samen tot 820 voertuigen (autoritten) per dag". Het betreft hier echter 820 extra ritten per dag. Het lijkt alsof er in het rapport voornamelijk gerekend wordt met het getal 820, terwijl het totaal aantal voertuigen (autoritten) per dag 820 plus 422 is (zie tabel D06 op bladzijde 10). Daarnaast staat dat van de 820 extra autoritten per dag 1/3 toegeschreven kan worden aan personeel of kinderopvang. Wat betreft de kinderopvang wordt niet duidelijk omschreven of dit alleen om personeel gaat of ook om ouders die hun kinderen halen van en brengen. Het zou hierbij gaan om circa 273 autoritten. Ervan uitgaande dat het alleen om personeel gaat en zij 's ochtends komen en eind van de werkdag weer gaan, maakt elk personeelslid dus twee autoritten per dag (van huis naar werk en van werk naar huis). Dit betekent dat de 273 autoritten door twee gedeeld kunnen worden, waarmee we uitkomen op afgerond 137 personeelsleden. In het kader hiervan lijkt het voor personeel berekende aantal parkeerplaatsen van 30 volstrekt ontoereikend en niet realistisch te zijn. Bij het derde punt staat dat het aantal auto's niet hoger uitvalt dan circa 180 per uur. Er is geen cijfermatige onderbouwing die heeft geleid tot deze conclusie. Op basis hiervan wordt namelijk gesteld dat de intensiteit op een acceptabel niveau komt, wat de buurt wil betwisten. Wat hier mede aan ten grondslag ligt, is dat tijdens de schouw al 30 auto's in een kwartier zijn geteld bij de huidige school Aan Boord. Als de school vijf keer zo groot wordt, dan kan ook een verviervoudiging van dit aantal worden verwacht. Hiermee komen we uit op 150 auto's in een kwartier, ofwel 10 auto's per minuut. Dan komt de intensiteit uit op die van een wijk verzamelweg en gebiedsontsluitingsweg, waarmee geen sprake meer is van een	6.1 Er heeft een nadere uitleg plaatsgevonden met één van de stuurgroep Verkeers -leden. Deze uitleg is nu vertaald, aangepast en met nieuwe cijfers opgenomen in de rapportage	Cijfers, aantallen en uitleg zijn aangepast en opgenomen in de rapportage

7	Uitgangspunten inpassing parkeren, bladzijde 14. Beschreven staat: “Het minder aanbieden dan conform de parkeernormen leidt sneller tot een beweging waarbij er een bewustere keus wordt gemaakt om met de fiets (of lopend) naar school te komen”. Zoals bij punt 1 aangemerkt, is eerder besproken dat het gedrag van mensen niet zomaar verandert. Het is een mooi streven om meer in te steken op duurzame mobiliteit, maar vooralsnog klinkt dit als een utopie. Vanuit de gemeente zelf is in eerdere besprekingen aangegeven dat ze hier niet in geloven, de buurtbewoners onderschrijven dit. Dronten ligt niet in de nabijheid van andere plaatsen, maar op een rijafstand met de auto van circa 20 minuten. Veel ouders brengen hun kinderen daarom met de auto naar school en rijden vervolgens direct door naar hun werk. Hiernaast verwijst de buurt graag (nogmaals) naar de verkeerssituatie bij de scholen in Dronten West. Daar zijn de parkeerplaatsen, welke aan een doorgaande weg liggen, nagenoeg altijd volledig bezet bij haal- en brengmomenten. Deze drukke, doorgaande weg, zonder huizen eromheen, lijkt een voorbeeld te zijn voor hoe de Lijzijde eruit komt te zien. Een beeld wat de buurtbewoners sterk afschrikt en wat met het huidige onderzoek onveranderd is. Waar ouders in Dronten West noodgedwongen uitwijken naar de parkeerplaatsen van de nabijgelegen supermarkten, zal dat in de omgeving van de Lijzijde niet mogelijk zijn.	7.1 zie reactie 1.2 en 5.1 Er wordt gebruik gemaakt van een gemiddelde aantal benodigde parkeerplaatsen, gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen. Vanuit de duurzame mobiliteitsgedachte wordt er geen reductie doorgevoerd. Maar er wordt enkel een aanbeveling gedaan om niet te veel parkeerplaatsen aan te bieden want dat stimuleert juist het auto gebruik, iets wat vanuit de duurzaamheidsprincipes juist niet wenselijk is.	Verwerkt in de rapportage dat dz-mobiliteit niet uitgangspunt is geweest bij bepalen aantallen P's maar wel een aanbeveling is.
8	Inpassing parkeren: locatie 1, bladzijde 15. De ‘grijze cirkels’, de ontvangstpleinen of toegangspoleinen, lijken te worden bereikt over de grijs getekende paden. Deze lopen door het speelveld heen, wat voor de kinderen van de school en de buurt een belangrijke plek is om samen te spelen en te sporten. Dit speelveld wordt in dit scenario sterk ingekort, wat de buurt als onwenselijk acht. Daarnaast ontbreken in de weergave van het scenario de auto's van de buurtbewoners, die aan de straat moeten/zullen parkeren. Zowel in optie 1 als in optie 2 zijn er te weinig parkeerplaatsen, waarmee de opties niet als realistisch worden gezien. Daarnaast is de buurt ontevreden over het aantal bomen dat gekapt moet worden, om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte die ontstaat door plaatsing van het kindcentrum op deze locatie.	8.1 Het belang van het behoud van het speelveld is gehoord, en wellicht onvoldoende bij de aanbevelingen of het advies beschreven. In de nadere uitwerking kan er rekening gehouden kunnen worden met het behoud van de vorm van het speelveld. 8.2 Het scenario geeft alleen het beeld van de inpassing van de nieuw te creëren parkeerplaatsen weer t.a.v. het kindcentrum. Het klopt dat de parkeerplaatsen van buurtbewoners hier niet zijn weergegeven. Het behoud van de parkeerstrook voor buurtbewoners is in de aanbevelingen beschreven. 8.3 De reacties is gehoord.	Reactie 8.1 leidt tot benadrukken belang van behoud vorm van het speelveld.
9	Inpassing parkeren: locatie 2, bladzijde 16. Als er extra parkeerplaatsen nodig zijn, dan is de voorkeur van de buurt om deze bij De Oeverloper te plaatsen. Wel wordt het als nadelig gezien dat het uitzicht van de bewoners aan het Noorderlicht verslechtert.	9.1 De reactie is gehoord.	geen
10	Inpassing parkeren: locatie 3 en 4, bladzijde 17. Locatie 4, de Werfstraat, wordt aangewezen als een mogelijkheid om het parkeren voor personeel te realiseren. Eerdere vragen aan het personeel om hun auto verder van locatie Aan Boord te parkeren, hebben echter op niks uitgedraaid. Het is niet realistisch gebleken om van personeel te vragen om hun auto op afstand te parkeren. Dit doet de vraag opkomen wat maakt dat hier toch aan vastgehouden wordt en wie er, als deze plannen doorgaan, op toe gaat zien/handhaven dat personeel daadwerkelijk aan de Werfstraat gaat parkeren?	10.1 In gesprek met het schoolbestuur en de schooldirecteuren is het parkeren op afstand niet als probleem ervaren. De verantwoordelijkheid ligt bij het schoolbestuur zelf om hier op te blijven handhaven, mochten zij hier nalatig in zijn dan zal de gemeente Dronten helpen deze situatie te benadrukken en eventuele incidentele handhaving daarop te doen.	geen
11	Tussenconclusie parkeren, bladzijde 18. De tussenconclusie die vanuit de buurt getrokken wordt, is dat de Lijzijde een bottleneck wordt als het gaat om verkeer en parkeren. Er wordt gerekend met 25 tot 35 Kiss & Ride plekken aan deze weg, wat niet genoeg lijkt te zijn. Daarnaast is de term ‘Kiss & Ride’ niet van toepassing op deze locatie. Ouders zullen de plekken niet gebruiken om kort stil te staan er daarna direct door te rijden, ze zullen er gaan parkeren. Dit gebeurt in de huidige situatie ook al: een deel van de ouders parkeert de auto nabij de school, loopt met de kinderen mee en blijft na afloop nog even met elkaar praten. Daarnaast lijkt voor het ophalen van de kinderen de term ‘Kiss & Ride’ al helemaal niet van toepassing te zijn. Alle ouders zullen op hetzelfde moment, namelijk vlak voordat de school uitgaat, aankomen met de auto. Pas als de school uitgaat zal de verkeersbeweging weer op gang komen. Tevens mist de buurt een passende parkeeroplossing voor het Noorderlicht, wat een uitwijkplek wordt/reeds is als de Lijzijde vol staat. Tot slot wil de buurt nogmaals benadrukken dat ook bewoners hun auto's in de straat kwijt willen kunnen, waarvoor één straat zijde niet toereikend is. Overigens is in de stuurgroep al toegezegd dat de auto's van de bewoners aan beide zijden van de straat moeten kunnen blijven parkeren.	11.1. Er wordt uitgegaan van een verdeling van aantal parkeerplekken over de 4 verschillende locaties. Totaal zijn er gemiddeld 65 parkeerplekken nodig voor halen en brengen van leerlingen, en 35 parkeerplaatsen voor personeel. Het is daarom wenselijk om het zwaartepunt van het aantal parkeerplaatsen op de Lijzijde te projecteren. 11.2 Het klopt dat de parkeersituatie momenteel is ingetekend als halen en brengen en niet als kiss & ride. Echter in het adviesscenario is nu een kiss & ride strook opgenomen waardoor kinderen kunnen uitstappen aan schoolplein zijde. 11.3 Parkeren aan de straatzijde en aan beide zijden blijft gehandhaafd	Reactie 11.2 leidt tot toevoeging extra parkeerstrook kiss & ride.

12	Verkeersstromen en ontvangst, bladzijde 19. De voetpaden lijken dwars door het speelveld te lopen, waarvan het behoud door alle partijen oorspronkelijk als belangrijk werd gezien. Daarnaast zijn er in het gebouw twee ingangen getekend, terwijl op bladzijde 23 van drie ingangen wordt gesproken.	12.1 zie reactie 8.1 12.2 De ingangen afbeeld op pagina 19 zijn niet de ingangen voor het gebouw, het betreft de ingangen voor het speelterrein. Ook op het speelterrein is een entree vanaf meerdere zijdes mogelijk. In de afbeelding wordt rekening gehouden met 4 ingangen naar het speelterrein. Het klopt dat voor het gebouw wordt rekening gehouden met circa 3 ingangen.	geen
13	Situatiebeschrijving en uitgangspunten schoolgebouw, bladzijde 21. Hier wordt uitgegaan van 713 basisschoolleerlingen, zoals ook beschreven in het centraal huisvestingsplan. In eerdere delen van het onderzoeksrapport (bijvoorbeeld op pagina 9) wordt uitgegaan van 654 kinderen, van wie 566 basisschoolleerlingen en 88 kinderen van de kinderopvang. De buurt vraagt zich af waarom verschillende leerlingaantallen worden aangehouden en vindt het belangrijk dat er uitgegaan wordt van het hoogste leerlingaantal, als het gaat om het maken van plannen. Rekening houdend met het aantal uit het centraal huisvestingsplan én het verwachte aantal kinderen van de kinderopvang, zal het gebouw ruimte moeten bieden aan 801 kinderen. Als dit zo is, dan zijn eerdere berekeningen niet kloppend.	13.1 In het onderzoek is rekening gehouden met 713 leerlingen.	De aantallen zijn hier op aangepast
14	Uitgangspunten schoolgebouw, speelterrein sportzaal, bladzijde 22. De sportzaal is niet in de afbeelding weergegeven.	14.1 Het klopt dat er op bladzijde 22 geen sportzaal is weergegeven. Er wordt in de zonering rekening gehouden met gebouw: dit betekent zowel sportzaal als schoolgebouw.	reactie 14.1 leidt tot tekstuele aanpassing zonering verduidelijking zone gebouw
15	Ruimtelijke inpassing [Scenario 1], bladzijde 23. In dit scenario gaat een groot deel van het bos weg, terwijl het schoolbestuur gekozen heeft voor een onderwijslocatie in het groen. Dit scenario lijkt dan ook tegenstrijdig met het oorspronkelijke beeld van een kindcentrum op een groene/bosrijke locatie. Daarnaast wordt het parkeren niet weergegeven op de afbeelding, waardoor men rekening moet houden met nog meer verlies van groen.	15.1 Het schoolgebouw incl. functies in het groen heeft impact op het groen en er dienen keuzes daarin te worden gemaakt m.b.t. deze impact. In eindadvies en de aanbevelingen wordt daarom aangegeven na te denken over het programma en wordt voorgesteld om bijv. de sportfunctie (sportzaal) elders te plaatsen en inspanning te doen of daarnaast ca. 1000m2 ook eventueel elders kan worden geplaatst. 15.2 In de scenario's wordt ingezoomd op de ruimtelijke inpassing van het schoolgebouw, speelterrein en de sportzaal. Het klopt dat het parkeren niet is weergegeven, en dat dat ook een vermindering van groen geeft dit is hoofdstuk 4 meegenomen.	geen
16	Ruimtelijke inpassing [Scenario 2], bladzijde 24. Er staan fietsenstallingen getekend in de afbeelding, welke niet zijn meegenomen in de	16.1 De inpassing van de fietsenstallingen is een onderdeel van het m2 speelterrein. Er wordt in dit onderzoek niet ingezoomd op het aantal fietsenstallingen. Uit het voorgaande onderzoek van Goudappel is berekend dat er gemiddeld 200 fietsenstallingen voor leerlingen, personeel of bezoekers nodig zijn. Dit aantal is in de afbeeldingen weergegeven.	reactie 16.1 leidt tot (blz 23 / 24) tekstuele toevoeging aantallen fietsenstallingen
17	Tussenconclusie ruimtelijke inpassing, bladzijde 25. Er wordt gesproken over druk op de groene kwaliteit, maar er zal ook meer druk zijn op de (water)huishouding/ecologie. Doordat er meer bestrating komt, zal er meer water blijven liggen/afgevoerd moeten worden. Vraag is waar dat water naar afgevoerd zal worden. Daarnaast beaamt de buurt dat het nieuw te realiseren kindcentrum zwaar drukt op de groene kwaliteit van de wijk, wat mede de reden is dat de buurt als standpunt heeft dat het kindcentrum niet op locatie Aan Boord past. Door het kindcentrum zal de wijk zijn (groene) karakter verliezen. Door dit verlies van groen komt één van de redenen om voor de locatie te kiezen (namelijk de visie van een schoolgebouw in het groen) te vervallen.	17.1 Mogelijk dat het water afgevoerd moet worden, als gevolg van het ontwikkelen van het kindcentrum. Hoe dit wordt afgevoerd en op welke manier zal in de nadere uitwerking onderbouwt moeten worden. 17.2 De reactie is gehoord.	geen
18	Resultaatbeschrijving, bladzijde 27. De gepresenteerde afbeelding maakt voor de buurtbewoners duidelijk dat het kindcentrum niet op locatie Aan Boord past. De belevingswaarde is uit balans, er is sprake van een forse aantasting van de wijk. De buurt onderschrijft dan ook het volgende punt uit het onderzoeksrapport: "Het ligt in de rede te verkennen of het programma/functies kindcentrum aangepast kan worden om de druk op de groene hoofdstructuur te beperken". Om deze reden vraagt de buurt nogmaals: neem het besluit voor de locatie Aan Boord in heroverweging.	18.2 De reactie is gehoord.	geen

19	Advies scenario (2) [in woord], bladzijde 29. Hier staat beschreven dat voor de bewoners de waarde van de twee waardevolle bomen net iets minder zwaar lijken te wegen dan het bos aan de zijde van De Wolken. Dit zou de buurt graag willen laten veranderen in dat zij bij voorkeur zoveel mogelijk groen behouden zien worden. Daarnaast wil de buurt nogmaals benadrukken dat het verleiden van ouders richting duurzame mobiliteit een mooi, maar onrealistisch uitgangspunt is. Al met al blijft de conclusie van de buurt dat de huidige plannen (onder andere door omvang) omtrent het kindcentrum niet haalbaar en passend zijn op locatie Aan Boord. De buurt onderschrijft dan ook het belang van het verkennen van de mogelijkheden om enkele functies van het oorspronkelijk beoogde gebouw te verplaatsen naar elders.	19.1 De reactie is gehoord, een nuancering van de tekst wordt aangebracht. 19.2 Recatie gehoord. 19.3 De reactie is gehoord.	reactie 19.1 leidt tot nuancering van de tekst t.a.v. reactie bewoners (blz. 29)
20	Aanbevelingen voor vervolg, bladzijde 30. In het voortraject is gesproken over een getrappt gebouw met één laag hoog langs/richting de zijde van het Noorderlicht, om inkijk tegen te gaan. Dit zou als ontwerpeis aan de architect meegegeven worden, maar is niet terug te vinden in het onderzoeksrapport. De bewoners van het Noorderlicht geven sterk de voorkeur aan een dergelijk eenlaags ontwerp, mocht het kindcentrum gerealiseerd worden. Daarnaast wordt door deze bewoners de afsluiting van het Noorderlicht om verkeersstromen te beperken niet als optie gezien. Daarbij vragen zij zich af of dit vanuit de hulpdiensten wenselijk is, of zij om advies zijn gevraagd en of er bij deze optie nagedacht is over een adequate keermogelijkheid in de wijk. Tot slot wil de buurt, net als de onderzoekers hebben gedaan, benadrukken dat er in het onderzoeksrapport niet gerekend is met eventuele nieuwe, toekomstige ontwikkelingen in de wijk.	20.1 Er is inderdaad in het voortraject gesproken over een getrappt gebouw. Destijds is benadrukt dat we in deze fase nog werken met 'platte' oppervlaktes/ figuren. In het vervolgtraject kunnen de architectonische mogelijkheden nader worden onderzocht / uitgewerkt. De getrapte uitwerking wordt als opties meegenomen in de aanbeveling. 20.2 De optie om Noorderlicht af te sluiten is nog niet nader onderbouwt, en wordt alleen als aanbeveling voor het vervolg traject meegegeven. 20.3 De reactie is gehoord.	reactie 20.1 leidt tot toevoeging opties getrapte laag t.a.v. inkijk noorderlicht.
2e reactieronde d.d. 20 november op versie 11 november			
1	Blz. 11 rustige woonstraat. Separaat zal een cijfermatige onderbouwing worden gegeven van het feit dat hier op de piekmomenten geen sprake is van en rustige woonstraat maar van een wijk verzamelweg en mogelijk zelfs van een gebiedsontsluitingsweg.	Dit is niet correct, de intensiteit blijft ook na aanpassing op het niveau van een 'woonstraat'	geen
2	Blz. 24, 25 en 26. Scenario 1, resp. 2 resp. Tussenconclusie ruimtelijke inpassing. Dit is nogal verwarrend. O.i. zou de Tussenconclusie scenario 3 moeten zijn, het voorkeurscenario. Op blz. 29 wordt gesproken over Advies scenario (1) [in beeld] en op blz. 30 wordt gesproken over Advies scenario (2) [in woord]. Ofwel, bij scenario 1 ontbreekt dan in woord en bij scenario 2 ontbreekt dan in beeld?? Of wordt bedoeld dat het beeld en het woord bij de Tussenconclusie. Dit is naar wij aannemen het geval.	Er zat idd nog een foutje in de rapportage. Op pagina 30 staat idd scenario 2 en dat moet ook scenario 1 zijn, eerst in beeld (pag. 29 , scenario 1 en daarna in woord scenario 1.) De nummering is aangepast.	aangepast
3	Blz. 28 Belevingswaarde: Hier staat onder meer geschreven: "Het ligt in de rede te verkennen of het programma/functies kindcentrum aangepast kan worden om de druk op de groene hoofdstructuur te beperken". Vraag: wie en op welke wijze gaat dit worden verkend?	Vraag aan de gemeente	geen
4	Blz. 29. De K + R route is gelegen geheel rechts (aan de schoolzijde). Zou deze niet links langs de Lijzijde gepositioneerd moeten worden? Immers, kinderen bij de route halen en brengen moeten hier de weg voor K + R kruisen. Dat lijkt ons een onveilige situatie.	Nee, de K&R juist langs het schoolplein zodat de kinderen rechts uitstappen en direct op het schoolplein stappen.	geen
5	Blz. 29 uitspreken dat dit scenario, zoals hier getekend, met inachtneming van wat hiervoor is geschreven het voorkeurscenario moet zijn. Onderzoek daarbij tevens om de druk op de groene strook te verlichten, of de kinderopvang ook niet aan de Werfstraat naast de sportzaal geplaatst kan worden. (zie ook blz. 30 de 4e bullet, waar vermeld wordt om te onderzoeken de kinderopvang elders te plaatsen.	We noemen het eindscenarios en het aan te bevelen scenario, het ADVIES scenarios. Voorgesteld wordt dus dat het advies scenario de voorkeur heeft.	geen
6	Pt. 3 Hoe en waar worden de parkkeerplaatsen voor de busjes voor het kindervervoer geplaatst. Denk met name aan de lengte van de busjes en het veilige uitstappen van de kinderen.	Daar is rekening mee gehouden in aantallen, worden op een logische plek later in detail uitgewerkt	geen
7	Pt. 5. Over de verkeerstellingen bestaan de nodige twijfels in de buurt. Feitelijk zou er in de herfst en/of de winter ook geteld moeten worden. Het weer kan dan dusdanig zijn dat er meer met de auto wordt gehaald en gebracht. Visuele waarneming door diverse bewoners van de Lijzijde, dat er bij slecht weer aanzienlijk meer verkeer plaatsvindt dan bij droog weer.	We hebben samen afgesproken dat dit een realistische periode is om te tellen. Je hebt altijd pieken en uitschieters (o.a. als gevolg van het weer) naar boven én naar beneden en daarom werken we met gemiddelden. Zo was de schouw onder het gemiddelde, en ja er zullen soms een wat drukke dagen zijn. Er is overigens geen verband tussen slecht weer en aantallen opgemerkt.	geen

8	Pt 6. Separaat zal hier op worden gereageerd. O.i. zijn de berekeningen niet goed geïnterpreteerd. Dit zal dan ook worden onderbouwd door ons.	De cijfers zijn nogmaals bijgesteld en aangepast in goed overleg	aangepast
9	Pt 10. Vanuit de leerkrachten ontvangen wij sterke signalen dat zij geen gebruik wensen te maken van de P-plaats gesitueerd aan de Werfstraat. Men moet dan te ver lopen. Wie en op welke wijze wordt gehandhaafd dat dit in goede banen wordt geleid?	Handhaving zal bij gemeente en school liggen, dit lijkt intussen achterhaalt en vermengd te zijn ook met eerdere gedachten dat de P verder weg zou liggen. Dit beoogde P-personeel is op max. 150 metert en blijft echter een zeer acceptabele loopafstand.	geen
10	Pt 15. Het dringende advies is om de sportzaal + de kinderopvang te realiseren aan de Werfstraat.	Dit is reeds al opgenomen in het advies en aanbevelingen	geen
11	Pt 20. Zijn de hulpdiensten (politie, brandweer, GGD, etc.) voor advies gevraagd om het Noorderlicht af te sluiten?. Zo ja, hoe zag dat advies er uit. Zo neen, waarom is dit advies niet gevraagd. Bewoners kiezen uiteraard voor veiligheid van de kinderen, maar niet voor de afsluiting van het Noorderlicht.	Nee, nog niet. Nadere uitwerkingen en afstemmign zal idd nodig zijn met ook de hulpdiensten. Er zijn allerlei opties en oplossingen om geen beperkingen voor hulpdiensten te laten ontstaan.	geen
12	Tot zover de reacties van de bewonersvertegenwoordiging. Blijft onverlet dat de wijk tegen de komst van het omschreven kindcentrum is en blijft. Er zijn betere opties denkbaar dan hetgeen nu wordt gepresenteerd.	Deze opmerking is gehoord en wordt voor kennisgeving nu aangenomen	geen